STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 9387
2 april
2015

Haarlemmermeer –voornemen verkeersbesluit –Buitenkaag



Onderwerp: verkeersmaatregelen instellen schoolzone

N ummer : 2015/ 086335

Gelet op het volgende:

- Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- De Algemene wet bestuursrecht (Awb) vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, waaronder verkeersbesluiten. Artikel 3:2 van de Awb schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt artikel 3:4 van de Awb dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- Artikel 21 van het BABW bevat voorschriften omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere van die belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet noemt de volgende doelen:

1. In eerste instantie:
   a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
   b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
   c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
   d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

2. In tweede instantie ook voor:
   a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
   b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
      - Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van het betrokken regionaal politiekorps.
      - De vermelde wegen zijn in eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente Haarlemmermeer.
      - Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtigings- en volmachtsbesluit Haarlemmermeer 2013 is voor het nemen en intrekken van verkeersbesluiten een ondermandaat verleend aan de teammanager Beheer Openbare Ruimte, of diens vervanger. Met ingang van 1 februari 2013, bij de herindeling van de cluster Beheer en Onderhoud, is dit ondermandaat overgegaan naar de teammanager Wegen, Water en Verkeer. De maatregelen vallen onder dit mandaat.

Overwegingen en motivatie

De gemeente Haarlemmermeer wil de verkeersveiligheid in schoolomgevingen verbeteren door rondom scholen schoolzones in te richten. De schoolzone is een landelijk project, met als doel de verkeersvei-



ligheid te verbeteren, de bebording rondom basisscholen te uniformeren en weggebruikers meer bewust te maken van hun gedrag in het verkeer. Iedere schoolomgeving wordt ingericht als schoolzone. De uitvoering van schoolzones is gekoppeld aan het behalen van het Haarlemmermeers Verkeerveiligheidslabel (HVL), als kwaliteitskeurmerk voor scholen. Scholen die in het bezit zijn van dit label laten zien dat zij verkeersveiligheid een vaste plaats geven in hun schoolbeleid.

Er zijn geen richtlijnen hoe een schoolzone eruit moet zien of waar deze aan moet voldoen.

Wel zijn er maatregelen die toegepast kunnen worden. Hiervan worden in Haarlemmermeer onder andere de volgende maatregelen toegepast:

- De tekst schoolzone over de volle breedte van het wegdek met bijbehorende bebording;
- Het uitbreiden van de 30 km/u zone;
- Attentie verhogende maatregelen bij oversteeklocaties door het aanbrengen van waarschuwingsborden en kanalisatiestrepen;
- Het vervangen van losse borden die een parkeerverbod aangeven door borden die een parkeerverbodzone aangeven;

Bij de keuze in de soort en locatie van o.a. bovenstaande maatregelen vindt verkeerskundig maatwerk plaats. Dat leidt veelal tot unieke oplossingen waarbij soms gemotiveerd wordt afgeweken van de standaard Duurzaam Veilig richtlijnen.

Voor de inrichting van schoolzones is een uitvoeringsplanning opgesteld om in de periode 2011 t/m 2015 circa 40 schoolzones, verspreid over de gemeente, te realiseren.

De raad is door het college geïnformeerd over de aanpak van de inrichting van schoolzones.

Hierin staan de maatregelen (zowel visuele als fysieke) genoemd die bij een schoolzone passen.

Prioritering in de uitvoering van de schoolzones vindt plaats op basis van de volgende criteria:

- De noodzaak vanuit verkeersveiligheid;
- Het bezit of behalen van het HVL;
- De clustering van scholen (de mogelijkheid tot het combineren van de aanpassing van de schoolomgeving van meerdere scholen leidt tot een snel resultaat);
- De financiering en de mogelijkheid tot subsidie van de Stadsregio Amsterdam.

Schoolzone Buitenkaag
Op grond van de prioritering voor de aanpak van schoolzones, is de schoolzone aan de Hoofdweg in Buitenkaag, bestaande uit de school St. Willibrordusschool, in de zomervakantie van 2015 aan de beurt. Deze basisschool zet zich in om het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel te halen.

Met de betrokken partijen (school, dorpsraad en gebiedsagent) zijn de problemen geïnventariseerd en naar oplossingsrichtingen gezocht. De geconstateerde problemen zijn:

- Foutparkeerders rond de school en elders in de Leidsemeerstraat die de doorgang blokkeren;
- Zoekgedrag naar de parkeerterreinen die regelmatig vol staan;
- Snel rijdend (doorgaand) verkeer binnen de gehele 30 km/u zone.

Maatregelen, bebording en belijning
Naast het plaatsen van bebording en belijning bij de schoolzonepoorten, bestaan de maatregelen uit:

- Het uitbreiden van de 30 km/u zone op de Hoofdweg Oostzijde naar direct ten noorden van de Zweilandstraat; (verwijderen en plaatsen borden A1 RVV 1990 met opdruk zone en '30';
- Het aanleggen van een 30 km/u plateau ter hoogte van Leidsemeerstraat 23;
- Het instellen van een parkeerverbodzone op de Huigsloterdijk, Hoofdweg Oostzijde en Zweilandstraat, in plaats van losse parkeerverboden op de dijk, Leidsemeerstraat en Zweilandstraat (busroute); (verwijderen borden E1 RVV 1990 en plaatsen borden E1 RVV 1990 met opdruk zone;
- Het verlengen van de Kiss and Ride strook op de Hoofdweg Oostzijde naar voor de ingang van het schoolplein;
- Het aanbrengen van 30 symbolen op de dijk ter herinnering aan de maximum snelheid;
- Het plaatsen van verwijsborden 'doorgaand verkeer' op de kruising Leidsemeerstraat – Zweilandstraat naar doorgaande route via de Eimerstraat;



- Het plaatsen van verwijsborden en aanduiden (E8 RVV 1990) van het parkeerterrein achter Kaagzicht om parkeren toe te staan, uitsluitend voor personenauto's;

De aan te brengen bebording en maatregelen staan aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer, 2015-100-012.

Motivering Wegenverkeerswet 1994:
Motivatie van de maatregel geschiedt uit het oogpunt van:

- Artikel 1a van de Wvw 1994, het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Artikel 1b van de Wvw 1994, het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Artikel 1c van de Wvw 1994, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan
- Artikel 2a van de Wvw 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.
- Artikel 2b van de Wvw 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden

Door de maatregelen wordt een van de belangen genoemd in de Wvw 1994 geschaad, namelijk de vrijheid van het verkeer (artikel 1d), door de verlaging van de maximum toegestane snelheid in verband met het uitbreiden van de 30 km/u zone. Dit belang achten wij minder zwaarwegend dan de overige belangen.

Belangenafweging
Bewoners

De maatregelen zijn in het belang van bewoners, vanwege het uitbreiden van de 30 km/u zone en het verwijzen naar en aanduiden van parkeerplaatsen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Doorgaand verkeer

Voor (doorgaand) verkeer wordt de maximum snelheid op diverse wegen verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Deze weggebruikers worden daardoor deels in hun belangen geschaad.

Langzaam verkeer

De maatregelen zijn in het belang van langzaam verkeer. De uitbreiding van de 30 km/u zone en de aanduiding van de aanwezigheid van een schoolzone zorgt voor een veiliger gevoel voor fietsers en voetgangers.

Parkeerders

Door het aanpassen van de Kiss and Ride strook komen 6 parkeerplaatsen vrij. In Kiss and Ride strook zelf is ruimte voor 2 á 3 auto's. Dit is in het belang van parkeerders.

Openbaar vervoer

De maatregelen hebben geen gevolgen voor openbaar vervoer.

Hulpdiensten

De maatregelen hebben geen gevolgen voor hulpdiensten.

Algemeen belang

De maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid en zijn hiermee in het algemeen belang.

Afweging

Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat de maatregelen in het belang van alle categorieën weggebruikers zijn, met name langzaam verkeer en bewoners. Deze belangen worden zwaarder gewogen dan de belangen van het doorgaand verkeer, die door de maatregelen deels worden geschaad.

Voorbereiding en overleg
Op 20 januari 2015 zijn de voorgestelde plannen gepresenteerd aan bewoners en andere belangstellenden tijdens een inloopmiddag. Het voorlopige plan stond samen met het verslag van de inventarisatie op de speciale pagina voor de schoolzones op de gemeentelijke website. De betrokken partijen (school, dorpsraad en gebiedsagent) hebben vooraf de plannen ontvangen.

Tijdens en naar aanleiding van deze middag zijn er 17 schriftelijke reacties binnengekomen, waarna het plan op 2 punten is aangepast.

1. Allereerst is er meerdere malen (4x) schriftelijk en mondeling aangegeven dat het voorgestelde plateau in de Leidsemeerstraat niet wenselijk is. Naast de trillingen die het plateau veroorzaakt, kunnen inwoners ook hun oprit niet of nauwelijks op. Het is niet mogelijk om het plateau op een andere locatie in de Leidsemeerstraat aan te brengen en aangezien er verder op al wel een plateau ligt komt er voorlopig geen extra plateau. In plaats daarvan wordt de oversteek ter hoogte van Leidsemeerstraat 23 wel verduidelijkt door middel van het aanbrengen van kanalisatiestrepen en verkeersbord J21, kinderen. Dit bord wordt voorzien van een fluorescerende achtergrond om het extra opvallend te maken.
2. Ook werd verzocht (1x) om venstertijden te koppelen aan de Kiss and Ride strook zodat er buiten de schooltijden geparkeerd kan worden. Venstertijden kunnen niet aan een Kiss and Ride strook gekoppeld worden omdat een Kiss and Ride strook geen juridische betekenis heeft. Aangezien de parkeerdruk erg hoog is, wordt de Kiss and Ride strook ingekort voor 2 á 3 auto's en wordt de vakindeling van de huidige strook gehandhaafd waardoor deze 6 parkeerplaatsen te allen tijde gebruikt kunnen worden.

Er zijn reacties (5x) binnengekomen met de wens voor een voetgangersoversteekplaats in de Leidsemeerstraat. Echter is het beleid van de gemeente om binnen een reguliere 30 km/u zone geen voetgangersoversteekplaatsen aan te brengen, hoewel voor zeer drukke oversteeklocaties soms een uitzondering wordt gemaakt. In Buitenkaag is dit niet het geval en daarom wordt dit verzoek niet gehonoreerd.

Ook zijn er reacties (3x) binnengekomen met het verzoek om eenrichtingsverkeer in te stellen in de Zweilandstraat. In het verleden is hier al eens onderzoek naar gedaan en het advies was om de huidige situatie te handhaven. Dit is toen besloten en bovendien heeft dit geen betrekking op het schoolzone-project. Het verzoek wordt daarom niet gehonoreerd.

De overgebleven reacties (4x) betroffen vooral verkeerskundig vragen. Hierop is een verkeerskundig onderbouwd antwoord gegeven.

Samen met alle antwoorden op de binnen gekomen reacties worden deze gelijktijdig met de publicatie van het voorgenomen verkeersbesluit teruggekoppeld aan de mensen die een reactieformulier hebben ingediend. De binnengekomen reacties en de antwoorden zijn opgenomen in een 2-kolommenstuk (zie bijlage).

Verder is er in de Zweilandstraat, tussen de Leidsemeerstraat en de Eimerstraat langs de westelijke weghelft, een stopverbod van kracht door middel van een ononderbroken gele band. Hier is recent echter een brengparkje aangebracht. Om ervoor te zorgen dat de ophaaldiensten van het afval en andere gebruikers even kunnen stoppen voor het brengparkje, wordt het stopverbod daar over een lengte van 12 meter verwijderd en wordt daar een kort stukje parkeerverbod ingesteld. Dit door middel van een onderbroken gele band.

Om de rechtstreeks bij het verkeersbesluit betrokken belangen goed af te kunnen wegen verdient het de aanbeveling om, vooral in complexe en omstreden situaties, een voorbereidingsprocedure te volgen. Hiertoe wordt het voorgenomen verkeersbesluit vanaf 2 april 2015 vier weken ter inzage gelegd.

Overleg met de korpschef van de Nationale Politie heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer, waarin de door de korpschef gemachtigde medewerker verkeersadvisering, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 17 maart 2015 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De leden van de Werkgroep gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen.

Publicatie
Het besluit wordt gepubliceerd in de Digitale Staatscourant.

Besluiten:
1. Het uitbreiden van de 30 km/h zone op de Hoofdweg Oostzijde in Buitenkaag door:



a. het verwijderen van de borden conform model A1 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 met opdruk 30, met daarboven het woord "ZONE" zoals aangegeven in artikel 66 van het RVV 1990, inhoudende "zone 30 kilometer per uur":
   i. op de Hoofdweg Oostzijde ter hoogte van de Huigsloterdijk;
   ii. op de Eimerstraat ter hoogte van de Hoofdweg Oostzijde;
   iii. op de Zweilandstraat ter hoogte van de Hoofdweg Oostzijde.

b. het plaatsen van borden conform model A1 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met opdruk 30, met daarboven het woord "ZONE" zoals aangegeven in artikel 66 van het RVV 1990, inhoudende "zone 30 kilometer per uur" op de Hoofdweg Oostzijde, direct ten noorden van de Zweilandstraat.

2. Het intrekken van de parkeerverboden op de Huigsloterdijk, Leidsemerstraat en Zweilandstraat door het verwijderen van borden conform model E1 uit bijlage I van het RVV 1990 op de volgende locaties:
   - 2 stuks t.h.v. kruispunt Hoofdweg Oostzijde – Huigsloterdijk;
   - 3 stuks t.h.v. kruispunt Huigsloterdijk – Zweilandstraat;
   - 4 stuks t.h.v. kruispunt Huigsloterdijk – Leidsemeerstraat;
   - 2 stuks t.h.v. Leidsemeerstraat 14;
   - 3 stuks t.h.v. kruispunt Leidsemeerstraat – Zweilandstraat.

1. Het instellen van een parkeerverbodszone op de Huigsloterdijk, Hoofdweg Oostzijde en Zweilandstraat door het plaatsen van borden conform model E1 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met daarboven het woord "ZONE" zoals aangegeven in artikel 66 van het RVV 1990, inhoudende "zone parkeerverbod":
   - op de Hoofdweg Oostzijde, direct ten zuiden van de Zweilandstraat;
   - op de Zweilandstraat, direct ten noorden van de Eimerstraat;
   - op de Lisserdijk, direct ten westen van de Hoofdweg Oostzijde;
   - op de Huigsloterdijk in het komportaal.

1. Het parkeerterrein achter Kaagzicht door het plaatsen van borden conform model E8 uit bijlage I van het RVV 1990 aan te duiden als parkeerterrein uitsluitend bestemd voor auto’s.
2. Het intrekken van het stopverbod in de Zweilandstraat, tussen de Leidsemeerstraat en de Eimerstraat over een lengte van 12 meter door het verwijderen van de doorgetrokken gele streep conform artikel 23.1.g van het RVV 1990
3. Het instellen van een parkeerverbod in de Zweilandstraat, tussen de Leidsemeerstraat en de Eimerstraat over een lengte van 12 meter door het aanbrengen van een onderbroken gele streep conform artikel 24.1.e van het RVV 1990
4. Dit voorgenomen besluit te publiceren op 2 april 2015 en gedurende vier weken ter inzage te leggen.

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

namens dezen,

de gemeentesecretaris,

voor deze,

de Teammanager Wegen, Water en Verkeer

M.Ardewijn



Publicatiedatum voornemen in Staatscourant

Dit voorgenomen besluit is op 2 april 201 5 gepubliceerd in de Staatscourant onder " Overige m ededelingen aan het wegverkeer " .

Terinzagelegging
Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende vier weken vanaf de publicatiedatum, voor een ieder ter inzage op werkdagen van 9.00 tot 13.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Raadhuisplein 1 in Hoofddorp.

Zienswijze

Belanghebbenden kunnen binnen vier weken na publicatiedatum (2 april 2015) een zienswijze indienen bij: Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer, Cluster Ingenieursbureau, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. De eventueel ingediende zienswijzen worden bij het definitieve besluit meegewogen. Na publicatie van het definitieve verkeersbesluit is het mogelijk bezwaar te maken en een voorlopige voorziening aan te vragen.